

Testa nya resevanor för att bygga en cykelkultur

Steg 1 eller Steg 2-projekt

Steg 1

Steg 2

Kort beskrivning

Vi vill på ett innovativt och forskningskopplat sätt utveckla och skala upp vår metod för att inspirera invånarna till att byta färdmedel från bil till cykel, och på så sätt främja folkhälsa och god miljö. Slutresultatet, en metodmall, kommer att vara enkel att tillämpa för andra kommuner. Den kommer också att vara väl utvärderad i förväntat resultat både på individnivå i ändrad resvana, och för spridningseffekter på resvanor till omgivningen.

Helsingborg stad har sedan tidigare använt sig av en metod kallad testcyklist för att få personer att prova på att cykelpendla. Testcyklist har genomförts i mindre skala främst till stadens anställda och enkla utvärderingar har gjorts som visat att metoden har god potential att fungera för att ändra resebeteende. Vi går nu samman med Lunds universitet för att undersöka om vi kan validera metodens resultat och skapa en metodmall som kan spridas till fler. Många studier, bland annat Region Skånes resvaneundersökning från 2018, visar att resebeteenden ser olika ut för olika grupper i samhället, beroende på bland annat faktorer som kön och socioekonomisk status. Genom projektet vill vi undersöka vilka målgrupper som metoden får bäst effekt för.

När fler ändrar resvanor tror vi även att cykelkulturen i staden förändras. Genom att inte bara mäta hur deltagarna i metoden ändrar sina vanor utan även undersöka om vi kan se spridningseffekter hoppas vi kunna undersöka beteendeförändring av resvanor i ett större perspektiv. Kan vi genom att skapa mikrocykelkulturer i längden också förändra invånarnas resebeteenden i stort?

Syfte och mål

Syftet med projektet är att utvärdera metoden testcyklister som Helsingborg stad tidigare har gjort i mindre skala. Metoden har visat sig fungera för att ändra resvanor och genom detta projekt vill vi undersöka varför det fungerar. Vilka motiv ligger bakom ändrade resvanor hos olika målgrupper och kan metoden ha spridningseffekter till fler än de som deltar i testet när det genomförs på ett begränsat geografiskt område?

Målet är att få 300 personer att delta i testcyklister inom projekttiden för att kunna utföra utförliga mätningar och kvalitativ forskning på metoden. Slutmålet är en utvärderad enkel metodmall för att främja cykling som kan spridas till fler kommuner.

Måluppfyllelse: Agenda 2030 och nationella mål

Målet med projektet är att öka andelen cyklister. Att använda cykel som transportmedel är hälsosamt för individen ur flera aspekter. Forskning från idrottshögskolan visar att cykelpendling minskar risken för flera vanliga sjukdomar så som exempelvis diabetes. Att ta sig till jobbet på ett fysiskt aktivt sätt har i brittisk forskning även visat sig sänka stressnivåer på arbetet och kan bidra till ett minskat sjuktal på samhällsnivå. Ur ett samhällsperspektiv kan ett ökat cyklande minska

luftföroreningar och utsläpp av koldioxid. Projektet bidrar därmed till nationella mål om minskad klimatpåverkan från transporter.

Lösningen bidrar även till flera av målen i Agenda 2030

3. God hälsa och välbefinnande – God hälsa på individnivå främjas genom ökad rörelse och motion. God hälsa på folkhälsolivå ökar genom minskade utsläpp.

11. Hållbara städer - Cykling är ett yteffektivt transportsätt som både minskar buller och kan om det leder till minskad bilanvändning frigöra ytor från parkering i städer.

13. Bekämpa klimatförändringarna – cykel är ett fossilfritt transportmedel

Behovsanalys nyttiggörande

Enligt många mätningar och analyser är Helsingborg en bra stad för cykling. Till exempel tredjeplatsen i årets Kommunvelometer tyder på det. Ändå är det så att relativt låg andel av resorna i Helsingborg görs på cykel, i jämförelse med många andra jämnstora städer, se tabell nedan.

Andel cykelresor i %	
Helsingborg	11
Skåne	15
Malmö	55
Lund	27
Uppsala	33
Örebro	26

Detta är något Helsingborgs stad vill förändra och ambitionerna för ökad cykling är höga. Men hur skapar vi en cykelkultur där cykel känns som ett naturligt val för invånarna i staden? Vi vill testa om det går att göra det i ett begränsat geografiskt område, som en grupp villakvarter, för att se om vi kan skapa mikrocykelkulturer. Genom att begränsa oss blir det enklare att följa upp och genom socialt gruppträck grannar mellan får vi förstärkt effekt på insatserna.

Staden har nio mätstationer utspridda över staden där antal cykelpassager mäts dygnet runt, året runt. Mätningarna kommer ge oss en fingervisning om hur cyklingen förändras i stort. Ytterligare mätplatser kan komma att komplettera de fasta för att kunna mäta antalet cyklister i de utvalda områdena. Förutom det kommer vi också att göra enskilda uppföljningar med de som deltar i projektet, för att få veta om deras vanor förändrats på ett bestående sätt. Vi kommer att följa upp resultatet både med enkäter och med intervjuer, före och efter invånarna deltar i projektet.

Potential

Inom vårt arbete med hållbart resande och beteendeförändringar inom staden använder vi oss ofta av metoden att låta invånarna testa själva. Erfarenhet har visat oss att väldigt många väljer att fortsätta resa med cykel, om de fått testa och på egen hand uppleva fördelarna. I enklare enkäter som gjorts vid tidigare tester anger ca 60 - 80 % av deltagarna att de fortsatte att cykla även efter testet. Vi vill nu testa vad som händer om vi gör samma sak i större skala och med

hjälp av Lunds universitet kartlägga vilka mekanismer som spelar roll och hur vi på ett så effektivt sätt som möjligt kan använda metoden.

I den senaste resvaneundersökningen som gjordes i Helsingborg 2018 var andelen resor som genomfördes med cykel 11%. Region Skåne har gjort en större potentialstudie över resor och arbetspendling som visar att 30 % av Helsingborgarna kan cykla till jobbet på 15 minuter. Det finns med andra ord en stor potential att få fler att cykla i kommunen.

Region Skåne har även tittat på potentialen för skolelever att ta sig till skolan och ca 50 % av eleverna i åk 0-6 i Skåne har under 1 km till skolan. Goda vanor kan grundas i barndomen och håller då oftast livet ut. Genom att involverar barn och skolor i metoden finns potential att skapa situationer där barn och föräldrar lär resvanor av varandra.

Omvärldsanalys

Flera kommuner har gjort liknande projekt för att få fler att ändra resvanor till cykling. Bland annat Lund och Malmö har liksom Helsingborg lånat ut cyklar för att få fler att prova elcykel. Många kommuner eller andra arbetsgivare erbjuder förmånscyklar eller vill på andra sätt påverka till ökat cyklande. I de projekt vi känner till tittar man på ökat cyklande på individbasis. I detta projekt vill vi undersöka metoder för ökat cyklande områdesvis och om riktade kampanjer kan ge en spridning i närområdet och påverka normen över hur man reser i området. Forskning vid bland annat Göteborgs universitet har visat att våra miljövänliga val till stor del påverkas av vår omgivning ([A meta-analysis of field-experiments using social norms to promote pro-environmental behaviors - ScienceDirect](#)).

Vi kommer även undersöka drivkrafter bland deltagarna till att ändra sin resvana för att i framtiden bättre kunna målgruppsanpassa de beteendeförändringsmetoder vi använder. Forskning från KTH Green Leap, handlar om hur olika människor och målgrupper har olika drivkrafter och hinder för att välja mer hållbart. KTH samarbetade med Kantar Sifo och utgick ifrån deras enkätundersökning Orvesto, som görs på 40 000 svenskar årligen mellan 18 - 80 år. Resultatet i den visar att 39 % uppger att de är ”mycket engagerade i hållbarhet” och 47 % att de är ”intresserade av hållbarhet”. Det innebär att 86 % i svenskarna anser sig bry sig om hållbara frågor, och kan vara intresserade av att förändra sina resvanor. *Hållbara livsstilar - kartläggning, segmentering, scenarios*.

Aktörer

Helsingborg stad jobbar aktivt med att främja hållbara och hälsosamma resor. Lokala politiska mål på området finns ibland annat gällande översiktsplan, livskvalitetsprogrammet, klimat- och energiplan och trafikstrategin. Specifikt för cykel finns en gällande cykelplan och ett nätverk för cykelfrågor bland tjänstemän med representanter som ansvarar för olika funktioner som påverkar cykling så som drift, trafikingenjörer, trafikplanerare, mobility management-funktioner och kommunikation. I över ett decennium har Helsingborg stad haft ett arbete med beteendeförändringar inom resor med tjänster kopplat till uppdraget. I nuläget har staden projekt som riktar sig till flera målgrupper så som skolelever, föräldrar, arbetsplatser och arbetspendlare. Det finns med andra ord en kapacitet att starta upp och genomföra projektet i staden och frågorna kring hållbara och hälsosamma resvanor är redan förankrad i organisationen.

Lösningar som tas fram kommer användas för att förbättra insatser för att få fler att cykla i Helsingborg och staden kommer även att sprida resultaten i både regionala och nationella nätverk för cykling där vi är en aktiv partner.

Michael Johansson från Lunds universitet, campus Helsingborg, har mångårig erfarenhet inom forskning på mobilitet och deltar i flera pågående forskningsprojekt kopplat till resor. Helsingborg stad och campus Helsingborg har ett etablerat samarbete och har genomfört forskningsprojekt inom mobilitet tidigare.

Jämställdhet

I projektteamet finns kvinnliga tjänstepersoner från Helsingborg stad och en man från Lunds universitet. Till teamet kommer det rekryteras en ny projektledare vid projektstart. Den nya projektledaren kommer att ta en merpart av resurserna i projektet vilket gör att det i ansökan inte går att avgöra hur resurserna internt fördelas mellan kön innan rekryteringen är klar.

Målgruppen som får information om projektet antas ha samma könsfördelning som samhället i stort då det kommer gå ut till hela bostadsområden. Däremot kan vi anta att andelen som lämpar sig för testet är män då de statistiskt kör mer bil än kvinnor och det är personer som bilpendlar till jobbet som först kommer vara aktuella för projektet. Inom forskningsdelen av projektet kommer vi att titta på om drivkrafter till att ändra resvanor skiljer sig mellan könen.

Genomförbarhet, aktiviteter, budget och tidplan

Genom att skala upp metoderna som gjorts tidigare samtidigt som de koncentreras till geografiskt avgränsade områden vill vi undersöka potentialen att bygga en lokal cykelkultur och hur den kan påverka resvanor. Vi vill även ta fram enkla, billiga och väl utvärderade metoder för att jobba med beteendeförändring av resvanor. Genom att göra det tror vi att arbete med beteendeförändringar tydligare kan komma in som en strategisk metod på lokal nivå i Sverige som ett mål att nå de klimatpolitiska målen på transportsidan.

Erfarenheter från projekt för ändrade resvanor så som testkampanjer för cykel och kollektivtrafik, skolprojekt samt utlåning av cyklar finns inom organisationen i Helsingborg stad. Utförligare beskrivning ges under rubriken förberedande arbete. Projektledare, pedagog och kommunikatör som har hållit i tidigare projekt ingår i projektorganisationen för denna ansökan.

I projektet kommer 2-3 metoder för att förändra resvanor användas och utvärderas. Huvudmetoden är testcyklister vilket innebär att personer som använder bil som främsta transportmedel rekryteras till att prova att använda cykel så mycket som möjligt under 6 veckor. Deltagandet är frivilligt. Alla deltagare skriver en avsiktsförklaring att de främst ska använda cykel och att de deltar i utvärderingen och forskningen kopplat till projektet. Deltagarna får ett kit med cykelsaker som morot för att gå med, exempelvis cykelhjälm, lampor och reflexväst. De får även information om cykelvägar och fördelar med att cykla. För att stärka huvudmetoden kommer även marknadsföring och involvering av skolor finnas med i testet.

Marknadsföring – Ett cykelstråk marknadsförs lokalt genom till exempel direktutskick till alla invånare, skyltar längs stråk och andra aktiviteter. Detta har inte gjorts i Helsingborg tidigare men inom Region Skåne med goda resultat. Vi vill se om och hur marknadsföring kan öka cyklingen och hur det kan ge en förstärkningseffekt till metoden testcyklister.

Involvering av skolor – Vi kommer att initiera cykelprojekt på skolor i testområdena. Skolor är en lokal punkt dit många ska ta sig och att få med barnen som ambassadörer för ökad cykling är därför viktigt. Färdiga cykelaktiviteter finns framtagna i Helsingborg för åk 1 och 3 kopplade till läroplanen. Utöver det kommer vi beroende på skolans möjlighet att engagera sig och vilka

utmaningar de har kring trafik göra fler insatser för aktiva skolresor. Resvaneundersökning över hur elever tar sig till skolan kommer genomföras.

Testen kommer att göras i olika bostadsområden i Helsingborg utifrån flera parametrar. Vi kommer att välja ut bostadsområden som har både ny cykelinfrastruktur och äldre cykelinfrastruktur för att se om det finns skillnad i hur de nya cyklisterna agerar och upplever sin nya resvana. Lärdomar från testen kan förutom att utveckla metod för främjande av cykelresvana också vara stöd i utformning och planering av cykelinfrastruktur. Vi kommer också välja ut bostadsområden som har olika bilinnehav, olika demografi, olika avstånd till centrum och service med mera för att se om vi kan se skillnader i hur väl beteendeförändringen faller ut i utifrån olika aspekter.

I projektet har forskningen sin kunskapsutgångspunkt i flera av Helsingborgs stad tidigare genomförda studier och kampanjer. Erfarenheter visar att liknande studier och kampanjer fungerar men inte varför de fungerar. Forskningen kommer därför genom kvantitativ metod som enkäter och beräkningar, kunna identifiera och mäta förändringsarbetet. Genom kvalitativ metod, intervjuer, observation, kan vi förstå värdeskapande funktioner och tjänster kopplade till förväntad beteendeförändring hos testcyklisterna.

Projektet vill även undersöka och förstå värdeskapande funktioner kopplat till cykeln som statussymbol hos testresenärerna och hur dessa förhåller sig till kön, förutsättningar till beteendeförändring, bilbehov och familjesituation. Forskningens teoretiska referensramar kommer bland annat att innehålla theory of change, theory of planned behaviour och theory of motivation med fokus på hållbar mobilitet.

Övergripande tidplan är att genomföra två testomgångar under projektperioden i minst två områden. Mellan de två omgångarna kommer uppföljning och utvärdering göras för att förbättra metoderna. Avslutningsvis kommer ett seminarium hållas för spridning av metodmall, lärdomar och i den mån det är möjligt även sprida material för att underlätta för andra kommuner att använda metoden. Vi kommer även arbeta för att sprida resultaten i de olika nätverk vi är med i kopplat till hållbart resande, på regional och nationell nivå.

Projektets fokus handlar främst om metodutveckling och budgeten har därför en tyngdpunkt i personal. Ambitionen är att de metoder som tas fram ska vara kostnadseffektiva och enkla. Budgeten beskrivs mer i detalj i de olika aktiviteterna.

Övergripande budget:

Projektgrupp Helsingborg stad	715 tkr
Projektledare ny Helsingborg stad	1013 tkr
Forskning Lunds universitet, personal	751 tkr
Material och marknadsföring	500 tkr
Totalt	2980 tkr

